

MELLÉKLET

A KORSZERŰ VÍZGAZDÁLKODÁSÉRT ÉS MEZŐGAZDASÁGÉRT

A Magyar Tudományos Akadémia Stratégiai Tanulmányok Programbizottsága és az Európa Intézet Budapest április 25-én *A Duna hajózhatósága* témáról konferenciát rendezett, ahol nemzetközi, regionális, tudományos és szakmai valamint történelmi nézőpontból áttekintették a magyarországi helyzetet. A tudósok és szakemberek egybehangzó álláspontja volt, hogy a Duna magyarországi szakaszának állapota súlyos aggodalmakra ad okot.

Kihasználhatatlanok azok a lehetőségek, amelyeket a Duna és mellékfolyói korszerű vízgazdálkodással a lakosságnak és

a gazdaságnak nyújtani tudnának. A folyók állapota a fenntartásra költött jelentős összegek ellenére romlik, miközben nem felelünk meg az európai követelményeknek, és nem vesszük igénybe a fejlesztéshez felhasználható európai pénzforsorokat.

A konferencia nyomán tudósok és szakemberek összel több tanácskozáson foglalkoztak a hazai vízgazdálkodás kérdéseivel, különös tekintettel a mezőgazdaság fejlesztésére. A *TÁMPONT* jelen mellékletében *Dr. Antal Zoltán* okleveles közgazda írása beszámol az MSZP három tagozata, valamint a Gazdálkodási-

és Tudományos Társaságok Szövetsége által a dunai hajózásról tartott konferenciáról, amit kiegészít a vitatott kérdések jobb megértését szolgáló magyarázata. A tanácskozáson elhangzott előadások közül *Szilvassy Zoltán* okleveles mérnök, a VITUKI ny. műszaki-gazdasági tanácsadója és *Czizmazia Pál* projektvezető írását közöljük, amelyek átfogó és szakmailag megalapozott betekintést nyújtanak a megtárgyalt témákba.

A vízgazdálkodás szoros összefüggésben van a mezőgazdasággal, amelynek helyzetéről és fejlesztési kérdéseiről *Takács József* agrárközgazdász írt cikket.

Reálisan a dunai hajózásról, benne Bős-Nagymarosról

A közelmúltban, november 27-én az MSZP három tagozata – infrastrukturális és területfejlesztési, agrár- és vidékfejlesztési, valamint a környezetvédelmi –, továbbá december 3-án a Gazdálkodási és Tudományos Társaságok Szövetsége (GTTSZ) rendezett konferenciát a dunai hajózásról és a Duna komplex hasznosításáról. Mindkét rendezvényen, eltérő összetételben, mintegy száz szakember vett részt. A témát több tényező teszi aktuálissá. Ilyenek például a Duna romló hajózhatósága a magyarországi szakaszon, a hajózás fejlesztésével összefüggő uniós pályázat beadásának közelgő határideje, a Bős-Nagymarossal kapcsolatos magyar-szlovák tárgyalások lezáratlansága, és nem utolsósorban a felmerülő kérdések megol-

dásában mutatkozó eltérő vélemények. Az utóbbin belül szerepel a dunai hajózást gátló akadályok rövid vagy hosszú távú elhárítása és ezzel összefüggésben az energetikai hasznosítás mellőzése vagy megvalósítása. Az első konferencián 5 vitaindító előadás hangzott el.

Szabó Imre környezetvédelmi és vízügyi miniszter a témakör egészére rálátást biztosító előadást tartott. A vízi közlekedéssel kapcsolatban rámutatott, hogy Nyugat-Európa kiépült hálózattal rendelkezik, Magyarországon ezzel szemben hiányoznak ennek összekötő elemei. Így pl. hiányzik a Duna-Tisza csatorna, amely nem csak a vízi szállítást segítené, hanem a lassan elsivatagosodó Homokhátság vízgondjain is enyhítené. Kiemelte, hogy a

vízi közlekedés a legkevésbé környezet-szennyező, mégis alacsony a hajótér éves kihasználása (60–70%). A zöld mozgalmakkal kapcsolatban hangsúlyozta, hogy a helyi érdekek figyelembe vétele és a környezet védelme fontos, de korábban gyakran érzelmek és vélekedések szintjén fogalmazták meg álláspontjukat. Azt tartaná helyesnek, ha ilyen kérdések vizsgálatakor tudományos háttérrel rendelkezne, szívesen „a szakértelemnek és tudománynak eljött az ideje”. A Szigetköz problémakörén belül a magyar-szlovák kapcsolatokat érintve azt mondta, hogy törekedni kell a helyzet normalizálására. A miniszter úr kiemelte, hogy Magyarország 1990 után EU-s támogatás nélkül is sokat tett a dunai hajózásért és a környezet védelméért, de pályázni kell EU-s pénzekre is. *Hegyí Gyula* EP képviselő kifejtette: az EU érdekelt abban, hogy a Duna-Majna-Rajna víziút rendszerben 2007–2013 között a hajózás fejlődjön, ezért az Unió jelentős összeggel támogatja a fejlesztéseket. A magyar Duna-szakaszon kb. 65 milliárd Ft-ra volna szükség a gázlók megszüntetésére. *Csaba Attila* többek között elmondta, hogy 1990 után a magyar dunai hajóálmány jelentős részét ócskavas árban adták el külföldre. Tolóhajó, javítókapacitás, továbbá kikötő- és komphány van Magyarországon. Megállapította, hogy az elmúlt húsz évben Magyarországon hajózásfejlesztés nem folyt.

(Folytatás a 2. oldalon.)



Reálisan a dunai hajózásról...

(Folytatás az 1. oldalról.)

Karakas János a rendszerszemléletű vízhasznosítással foglalkozott. Megállapította, hogy 1989-ben 470 ezer hektár volt az öntözhető terület, ami mára 165 ezer hektárra csökkent. Rámutatott, hogy a Duna–Tisza-köz egyik öntözési bázisává váló Ráckevei Duna-ág kotrása megkezdődött. A mintegy 8500 km² kiterjedésű, süllyedő talajvízű Homokhátság öntözéséhez a Dunán duzzasztókat, a Duna–Tisza-közén pedig újabb csatornákat kell építeni. Mint mondta: “tanuljunk Bős–Nagymarosból”. *Orosz Sándor* képviselő rámutatott, hogy a magyarországi Duna-völgy egészére nem rendelkezünk összehangolt fejlesztési tervvel. Ha a Dunán a forgalmat növelni kívánjuk, a Dunát erre alkalmassá kellene tenni. Jelenleg az éves magyar áruforgalomból a Dunára alig több mint 3% jut. A Duna medre folyamatosan átrendeződik. Feltette a kérdést: az említett 65 milliárd Ft mennyi időre biztosítja a 2,5 m vízmélységet? Véleménye szerint a hajózás biztonságát a Dunán, több megoldással – beleértve a duzzasztást is – lehet biztosítani.

Az előadásokat élénk vita követte, amelyben aktívan vettek részt a meghívott szakemberek. *Inotay Ferenc* véleménye szerint továbbra is szükséges a Duna hazai részének szabályozása az eredetileg javasolt módon, két duzzasztó építésével (Duna-kanyar fölött és Mohács térségében). Így biztosítható végleges megoldásként a 2,5 m merülésű hajók 300 napos forgalma a meglévő kevés hazai, és a külföldi, mintegy 13.000 uszály részére. Tudomása szerint jelenleg Szlovákiában, Romániában és Szerbiában van átrakódó terminál kikötő, melyek nagy haszonnal dolgoznak. Ezekben átdaruzák kamionokra a hajórakományokat és így szállítják át hazánkon a másik fogadóállomásra. Ez szerinte havonta több ezer többletkamion forgalmat eredményez nálunk, ami nemcsak út-, hanem környezetterhelést is okoz. *Valkár István*, a Duna Bizottság vezérigazgatója elmond-

ta, hogy a 2,5 m-es hajózási vízmélység célkitűzése nyugat-európai kezdeményezés volt. Az ottani csatornák vízmélységéhez igazodva állapotodott meg ebben az 1960-as évek elején a közlekedési miniszterek tanácsa. Erre épült ki a hajópark. Mivel a Duna nem csatorna, az év nagy részén ez a vízmélység nincs biztosítva, viszont igen sok pénzbe kerül a gázlók megszüntetése. A vállalkozóknak ehhez nincs elég pénze. Ha a hajókat lecseréljük kisebb merülésűre, akkor a hajóépítés költsége és az üzemanyag-fogyasztás növekedése okoz gondot. *Czibulya János* gépészmérnök hiányolta Szabó Imre miniszter előadásából, hogy nem érintette a Dunával kapcsolatban a duzzasztás és vízerő-hasznosítás kérdését. Holland mérnökök magyarországi vizsgálataik alapján arra a következtetésre jutottak, hogy a biztonságos hajózás a Dunán csak duzzasztással oldható meg. Szeretné az MSZP parlamenti frakciójának figyelmét felhívni, hogy a vízerő-hasznosítás a mai konferencia anyagából és az Új Magyarország Fejlesztési Tervből is kimaradt. *Kerényi A. Ödön*, az MVM ZRt. ny. vezérigazgató-helyettese a 1139/2004. (XII. 11.) kormány határozat megsemmisítését kérte az Alkotmánybíróságtól, mert a határozat ellentétes a 2000. évi CXIV. törvény – a Duna hajózási rendjének szabályozása című törvénnyel. A kormány rendelete és határozata törvénnyel nem lehet ellentétes. Az Alkotmánybíróság azonban kérelmét jogosultság hiányában elutasította. Ha a kormány nem bontatja le a nagymarosi, már nagyrészt elkészült építményt, akkor a vízerőmű villamosenergia termelésének értékéből 10,7 év alatt ki lehetett volna fizetni a 2,9 milliárd schilling felvett hitelt. *Ulicska Ferenc*, a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium (KHEM) munkatársa kifejtette: ebben az EU-s tervperiódusban (2007–2013) az Unió akkor biztosít forrást a dunai hajózás fejlesztésére, ha 2010-ig megkezdjük a víziút rehabilitációját, amint azt Magyarország elvállal-

ta. Ezért 2009 végéig tanulmányt kell készíteni a gázlók rendezéséről, illetve be kell nyújtani az Uniónak a támogatási kérelmet. A rehabilitáció 56 gázlót érint, amiből 16 a közös szlovák–magyar szakaszra, az Ipoly-torkolat és Sap közé esik. A KHEM-nak erre a rehabilitációra nincs pénze. A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium (KvVM) költségvetésében pedig víziútra nincs előirányzat, miközben a nemzetközi víziút fenntartása állami feladat. Meg kellene tehát egyezni Szlovákiával, mert e nélkül eredménytelen lenne a pályázat. Ha most nem kapunk pénzt erre a célra, 2013 utánra már nincs előirányozva ilyen célú uniós támogatás. Az idő tehát sürget.

A további 8 hozzászóló főleg arról beszélt, hogy a Duna-meder kotrásával szemben a kormány az eddig mellőzött dunai vízlépcsők építését kellene programba venni, mert csak így lehet hosszútávon a dunai hajózás biztonságát megoldani. Ez tenné lehetővé a folyó energetikai célú hasznosítását is, amelyben végletesen el vagyunk maradva Nyugat-Európától. Olyan vélemény is elhangzott, hogy a magyar–szlovák Duna vitában vesztesek is lehetünk.

A felvetett kérdésekre az előadók közül Csaba Attila és *Orosz Sándor* válaszoltak. Csaba Attila utalt a kialakult nemzetközi pénzügyi–gazdasági válságra, amely alaposan lelohasztotta az Új Magyarország Fejlesztési Terv bevezető részeiben vázolt fejlesztési elképzeléseket. Személyesen osztotta a szakemberek széles körének véleményét, miszerint vízlépcsők létesítésével lehetne rendezni a dunai hajózás biztonságát. *Orosz Sándor* válaszában elmondta, fontosnak tartja Szlovákiával a megegyezést, mert vízkérdésben erősen egymásra vagyunk utalva. A hágai ítélet alapján az államközi szerződés érvényben van. Ha Nagymaros fölött hozzákezdünk a gázlók javítgatásához, ezzel azt érzékeltetjük, hogy Nagymarost nem kívánjuk felépíteni.

A GTTSZ konferenciáján *Kóthay László*, a KvVM vízügyi szakállamtitkára tartott bevezető előadást *A belvízi hajózás céljai*

és lehetőségei Magyarországon az EU követelményeknek megfelelően címmel. Az államtitkár kifejtette, hogy a korszerű vízgazdálkodás kiterjed az árvíz- és környezetvédelem, a hajózás, a mezőgazdaság, a vízenergia-hasznosítás, a vízbázis-biztosítás és az üdülés feladatköreire, ezért ebben több minisztérium érintett, de leginkább a KvVM és a KHEM. Az utóbbiak egyetértéssel abban, hogy az EU VII. Rajna–Majna–Duna fő közlekedési folyosójának magyarországi szakaszát alkalmassá kell tenni a Duna Bizottság előírásainak betartására. Sajnos jelenleg a magyar szakasz a vízi út legbizonytalanabb része. A szakértők szerint a hajózási bizonytalanságot csak duzzasztással lehet tartósan megszüntetni. Javaslat az EU irányelveinek figyelembe vétele, amely semleges bázist jelent. A tetszéssel fogadott előadáshoz sokan szóltak hozzá.

Kerényi A. Ödön, vasdiplomás gépészmérnök azt fejtette ki, hogy az érvényben lévő hágai ítélet alapján meg kellene egyezni Szlovákiával a Nagymarosi Vízlépcső újjáépítésében, és létre kell hozni az Adonyi és Fajszi Vízlépcsőket is, amit Magyarország a Duna Bizottság felé vállalt. *Szalma Botond*, a Magyar Hajózási Szövetség elnöke azt mondta, “Nemzeti érdek vízlépcsők építése a Dunán”. *Eredics Imre* füllabásnak tartja a VITUKI 2007. évi tanulmányát, mert az csak a gázlók megszüntetésével foglalkozik. *Mohácsi Miklós* nemzetközi Duna konferencia megszervezését javasolta. Más hozzászólók megemlítették a Bős–Nagymaros kapcsán elkezdett ezermilliárd forint nagyságú magyar veszteséget, a hordalékszállítás megszűnéséből eredő Duna-meder mélyülést, amit csak duzzasztással lehet elkerülni, továbbá azt, hogy a Dunán Nyugat-Európában 34 vízerőmű üzemel, Magyarországon egy sem. Egy hozzászóló azt is kifejezte, hogy nem lehet megérteni, hogyan eshet politikai–választási küzdelmek áldozatává Magyarországon az előzetesen nemzetközi kontrollnak is alávetett Bős–Nagymaros terv.

(Folytatás a 3. oldalon.)

Folyami hajózás és a magyar mezőgazdaság

A gazdaságföldrajz angol irodalmában a hazánkhoz hasonló helyzetű országokat a “landlocked” jelzővel minősítik. Ez azt a hátrányt fejezi ki, hogy a kontinens belsejébe “bezárt” országnak nincs tengeri kijárata, kikötője, ezért termékeit csak a kontinensen belüli, nagyságrendekkel költségesebb földi szállítással tudja a világpiacra juttatni. A bezártság megszüntetése tehát a “bezárt” ország gazdasági fejlődésének, versenyképességének egyik lényeges előfeltétele.

A nagyobb teljesítményű földi szállítási módok megjelenéséig, a tengerektől távol eső vidékek hátrányos helyzetén csak a vízi (folyami) szállítás tudott enyhíteni. Ezt felismerve a nyugati országok már korán megkezdtek víziút hálózatuk kiépítését. Egyik első példaként a Franciaországban, a 17. században épült, az Atlanti Óceánt a Földközi-tengerrel összekötő 120 km hosszú Canal du Midi említhető. Azóta Európában sűrű víziúthálózat létesült, amelyet jelenleg is folyamatosan bővítenek. A közelmúlt példái közé tartoznak a Nagy Károly által már a 9. században megkezdett, de transzkontinentális vízi útként csak 1992-ben megnyitott Rajna–Majna–Duna (RMD) csatorna, az 1980 óta épülő 230 km hosszú Rajna–Rhône összeköttetés (24 nagy hajószilippel, 15 vízlépcsővel, 76 közúti és 11 vasúti hídval), valamint legújabbként a Passaunál a transzkontinentális RMD-hez csatlakozó komplex Tirol–Adria projekt.

Az iparosodás és az árutermelés fellendülésével párhuzamosan merült fel a nagyobb mennyiségek szállításának igénye. A kiegyezés után az ipar és a kereskedelem, általában a gazdaság látványosan fejlődött. A nyersanyagok és késztermékek szállítására az épülő vasutak elegendő kapacitást biztosítottak. Ezzel szemben az Alföldön termelt gabona gazdaságos szállítási mód (folyami hajózás) hiánya miatt a tengerentúli “gabonagyárakból” olcsó tengeri szállítással Európába áramló gabonával szemben versenyképtelenné vált és a drága vasúti szállítás miatt csak igen nyomott áron volt eladható. A mezőgazdaság népességeltartó képessége ezért drámaian lecsökkent. A helyzet válságos voltát jelezték egyrészt az agrárszocialista tüntetések, másrészt az a szomorú tény, hogy a gazdaság századvégi rohamos növekedése ellenére 1890 és 1910 között, kerekén 20 év alatt, mintegy 2,5 millió magyar kényszerült kivándorolni.

A folyami hajózás földi szállítással szembeni gazdaságosságát és a magyar mezőgazdaság számára létfontosságú voltát felismerve a magyar országgyűlés már a 19. század második felében hatalmas összegeket fordított a “bezártság” megszüntetésére, vagy legalábbis enyhítésére. A Dunát a Földközi-tenger és a Közel-Kelet irányában – a gőz-

hajó megjelenésével ár elleni szállítást is lehetővé tevő (a Vaskapuban vasúti vontatással segített) - hajózás számára az Al-Duna 1889–99 közötti szabályozásával nyitotta meg. A munkálatok 45 millió aranykoronát emésztettek fel.

A figyelem ezt követően a magyar Felső-Duna felé fordult, ahol 2 m mély hajóutat irányoztak elő. Ezt folyamatos kotrással és szabályozási műtárgyakkal sem lehetett állandósítani annak ellenére, hogy a Szigetköz–Csallóközi szakaszra a magyar állam 1916-ig 185 millió aranykoronát fordított.

A hajózást a “beszállító” mellékfolyókon lehetővé tevő szabályozási munkákat a vízügyért a 19-20. századfordulón felelős Földművelésügyi Minisztérium végeztette el. Sorra épültek a hajózási akadályokat kiküszöbölő (többségükben öntözési célokot is szolgáló) vízlépcsők, melyek mindegyike tartalmazott legalább 700 tonnás uszályok átbocsátására képes hajószilipet. Tervek születtek a Dunát az Adriával a Dráva révén összekötő hajócsatorna építésére is.

A folyami hajózás hiánya az ország sorsát a második világháborúban is döntően befolyásoló tényezővé vált. A Trianon okozta területcsökkentés és a természeti kincsek ezzel együtt járó elvesztése után az ország gyakorlatilag egyedüli exportálható áruja a gabona maradt. Ez azonban jobb minősége ellenére is “piacképtelennek” bizonyult az észak-amerikai, kanadai és argentin búzával szemben. A Bethlen kormány a magyar gazdákat a “boletta” (búzajegy) rendszer bevezetésével mentette meg. A drágább magyar búzát végül a Párizs-környéki békediktátumok után revánusra vágó, háborúra készülő Német Birodalom vásárolta fel, a “biztonságosabb a házon belüli éléskamra” elv alapján. A búzáért német áruval fizetett és ezzel a magyar gazdaságot szorosan magához láncolta, ami egyúttal hazánk második világháborúban játszott szerepét is meghatározta.

A Földközi-tenger és Közel-Kelet irányú piacrajutás és ezzel az egyoldalú függőség csökkentése érdekében az 1930-as években megindult az 1200–1500 tonnás magyar Duna-tengerjáró hajók (János vitéz, Budapest stb.) építése. A magyar Felső-Duna vízlépcsőkkel történő hajózhatóvá tételére, pedig a Kereskedelem- és Iparügyi miniszter, *Bornemissza Géza*, 1936-ban terjesztett javaslatot a t. Ház elé.

Az 1941-ben *Mosonyi Emil* vezetésével létrehozott Vízerőügyi Hivatal haladék nélkül munkához látott. A Felső-Tisza vízgyűjtőjén felmérték a vízkészleteket, a tározási lehetőségeket, elkészítették a Tisza belépcsőzésének tervét, és elkezdtek első elemként a Tiszalöki Vízlépcső tervezését. A Szigetközi Duna vizsgálata kimutatta, hogy a

helyenként 700 m vastag kavicsréteg miatt folyami vízlépcső nem építhető. A második világháború által félbeszakított hajóút-fejlesztési munkák 1949-ben folytatódtak.

Bár a Duna-Tisza Csatorna építése félbeszakadt, *Vas Zoltán* kezdeményezésére a korábbi tervek alapján megépült és 1952-ben átadásra került a Tiszalöki Vízlépcső. A hajószilip 1200 tonnás járművek részére Dombrádig teszi hajózhatóvá a Tiszát. A KISKÖREI Vízlépcső 1973-ban lépett üzembe, amelyen 1350 tonnás hajók zsilipelhetnek át, és amelynek duzzasztó hatására a Tisza Tiszalökiig válik hajózhatóvá.

A NAGYMAROSI vízlépcsőre és a Gönyüig terjedő duzzasztott szakaszra egyre részletesebb tervek és vizsgálatok készültek (VIZITERV és VITUKI). Ajánlati terv készült egy 400 MW-os Prédikálószeri szivattyús energiátározóra, amelyet a Gazdasági Főtanács csak azért nem fogadott el, mert megvalósításának előfeltételül a Nagymarosi Vízlépcső megépítését szabták meg.

A bösi felvízcsatorna változat – Mosonyi Emil 1962 évi távozása után – a pozsonyi *Igor Mucha* professzor javaslata alapján került kidolgozásra és lett az 1977. évi államközi szerződés alapja. Az előirányzott ütemterv szerint a teljes közös Bős-Nagymarosi Vízlépcső rendszert 1984-ben üzembe kellett volna helyezni. Az ütemterv azonban a 70-es évek olajárrobbanása és a “begyűrűzés” elleni kapkodó védekezés által okozott “forráshiány” miatt nem volt tartható. Az ezekre “eltérített” összegek miatt beszélünk most arról, hogy a Duna csak Pozsonyig hajózható.

A Tisza teljes hosszán hajózhatóvá tételéhez csak a CSONGRÁDI Vízlépcső befejezése hiányzik, mert az ÚJBECSEI Vízlépcső duzzasztása Csongrádig terjed, míg Újbecse alvizeig már a Vaskapu hatása érvényesül.

Az időközben Európát (annak nyugati országait) egyre sűrűbben behálózó csatorna-rendszereken gyors ütemben fejlődő belvízi (folyami) hajózás megkövetelte mind a víziutak, mind az azokon közlekedő járművek egységesítését. Az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciája 1994-ben hagyta jóvá az ENSZ–EGB Folyamhajózási Bizottsága 1992. november 12-i, 30 sz. határozatát, amely szerint nemzetközi jelentőségű víziutak jellemző méreteinek (mélység, szélesség, kanyarulati sugár) meghatározott követelményeket kell kielégíteniük.

Az előírt paraméterek alkalmazását a Magyar Kormány a “Nemzetközi víziutakról szóló EU megállapodás kihirdetése” c. 151/2000.(IX. 14.) Korm. és a 17/2002. (III. 7.) KöViM rendeletekkel kötelezővé tette.

A fenti követelményekkel szemben a magyar Duna több szakaszán az év jelentős részében nincs meg a szükséges vízmélység, ami a szűkületekkel együtt a víziút haszná-

latát nagymértékben korlátozza. Például a 2005. október végétől Mohács térségében több mint 90, az Al-Dunán több száz uszály vesztegelt. A hajózás korlátozott merüléssel csak december elején indult meg és márciusig is csak erősen korlátozott merüléssel volt folytatható.

Az RMD csatorna 1992. szeptemberi megnyitását követően az Európa Tanács 1994. évi Európa-Dunamedence Chartája és más szervezetek (pl. a Rajna-, Rhône- és Dunatér Nyugateurópai Ipari- és Kereskedelmi Kamarái Uniójának) dokumentumai ismételtén sürgették a magyar kormányt a nemzetközi követelményeknek megfelelő hajóút megteremtésére. A hivatalos magyar válasz elismerte ugyan a vízi út fontosságát, de ezt duzzasztás helyett „innovatív” folyószabályozási módszerekkel kívánta megvalósítani, azt is megemlítve, hogy a vonatkozó kutatási munkák „források hiányában” csak vonatottan haladnak és ezért a kiépítés is késedelmet szenved.

Az anyagi nehézségek áthidalására a holland kormány által finanszírozott műszaki segítséggel (Delft Hydraulics, Frederic R. Harris és VITUKI) készült el 1996-ra a *Duna Környezeti és Hajózási Projekt* című tanulmány.

A magyar fél a vizsgálatok körét eleve leszűkítette, amennyiben a feladatkitűzésben a hajózási feltételek javítására irányuló megoldások közül minden olyan változat vizsgálatát kizárta, amely duzzasztással, vízlépcsők építésével, vagy építési folyócsatornázással járt volna.

Kitűnt azonban, hogy „innovatív” folyószabályozási módszereket a holland szakemberek sem ismernek, ezért csak hagyományos, a meder beszűkítését vagy kotrást igénylő módszereket vehettek figyelembe. Mélyülő jellegű mederben azonban, mint amilyen a Duna, a felső szakaszról érkező hordalék hiányában a szűkítés felgyorsítja a medereróziót és a kisvizek süllyedésének folyamatát, hatása több szempontból is káros, veszélyezteteti a parti szűrésű vízbázisokat és a hajózás csak folyamatos beavatkozásokkal tartható fenn. A beépített művek továbbá árvíz idején megemelik a vízszintet, ami a töltések magasztását és erősítését teszi szükségessé.

A magyar Dunán a gázlók a medret keresztelő keményebb geológiai képződmények (márga és sziklapadok) helyén alakultak ki, pl. Nyergesújfalun, Tát, Dömös, Budafok. Ezek fenékküszöbként működnek, duzzasztó hatásukkal lassítják az áramlást a fellettük lévő szakaszon és mintegy „megtámasztják” annak fenékanyagát. Eltávolításuk (átkotrásuk) a felvízi szakasz gyors mélyülését vonná maga után. A budafoki mészköpad kirobantása, pl. rövid időn belül veszélyeztetné a budapesti partfalak állékonyosságát.

A holland tanulmány végső követke-

tetésként megállapítja, hogy a medermélyülés és annak valamennyi káros következménye hatékonyan csak a vizsgálható változatok köréből a magyar fél által kizárt duzzasztómű(vek) építésével kerülhető el, ami egyúttal egy ENSZ–EGB VII. kategóriájú (gyakorlatilag méretkorlátozás nélküli) vízi utat hozna létre.

A hajózási akadályokkal legsűrűbben tűzdelt Szap-Ipoly torkolat közötti szakaszon duzzasztás (Nagymaros) nélküli megoldás szóba sem jöhet. A parti szűrésű vízbázisok már említett veszélyeztetésén és a hatalmas létesítési és fenntartási költségeken túlmenően az ilyen beavatkozások akadályá, hogy a „határvízen” egyoldalúan, a másik (a szlovák) fél beleegyezése nélkül nem valósíthatók meg.

A Nagymarosi Vízlépcső helyének kiválasztását a következő szempontok határozták meg:

1. Az itteni sziklás altalaj tenné lehetővé a vízlépcső leggazdaságosabb megépítését.

2. A vízlépcső beduzzasztaná a Dömösi sziklapadot.

3. Egy a Dunakanyar feletti szelvény hosszabb műtárgy kedvezőtlenebb altalajon történő – gazdaságatlanabb – építésével járna.

4. A Nagymaros fölötti duzzasztott tér a Prédikálószei Szivattyús Energiatároló alsó tározóját alkotná.

Az EU felszólította a Magyar Köztársaságot, hogy a TEN-T (Trans-European Network – Transport) program keretében 2007 után valósítsa meg a „Duna Hajózási Program Javítása” c. Projektet. A Projekt megalapozásához komplex tanulmányt kellett előállítani, amely tartalmazta a helyzétfelmérést, a feladat megjelölést és a költség/haszon-elemzést. A tanulmányra a GKM Hajózási Főosztálya 2005. június 17-én nyílt ajánlati felhívást tett közzé az EU-ban. A célt úgy jelölték meg, hogy a folyó szabályozása integrált folyamatgazdálkodás keretében egyéb igényekkel és használatokkal összhangban, megint csak a **duzzasztás nélküli megvalósítás lehetséges változatainak meghatározásával.**

A hollandétól eltérő eredmények ettől a tanulmánytól sem voltak várhatóak, már csak azért sem, mert az éghajlatváltozás következményeként szélsőségesebb idő- és vízjárásra, azaz rövidebb, hevesebb tavaszi-koranyári árhullámokra és a 2005. október-februárhoz hasonló hosszabb, alacsonyabb nyári-őszi kisvizekre kell felkészülnünk (l. pl. az MTA: Vahava – Változás – Hatás – Válasz programját). Esetleg a „kisvíz” csökkentése is szükségessé válhat, ami a hajózási duzzasztás nélküli javítását még kérdésesebbé teheti. Ennek ellenére a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium kezdeményezte a szlovák félnél a kategória-besorolás enyhítését, de sikertelenül.

A „hajózó” országok elvetették a WWF

(World Wide Fund for Nature) által elképzelt szélesebb, de kisebb merülésű (ezért környezetbarát?) úszógépek bevezetésének a gondolatát is, mert Európa valamennyi víziútjának és az azokon lévő összes zsilip átépítését tette volna szükségessé.

Az idején jó gabonatermésből mintegy 10 millió tonna lenne exportálható és erre még fizetőképes kereslet is lenne, pl. Közép-Keleten, Irakban és Iránban, ha versenyképes lenne az ukrán gabonával. De nem az, mert víziút hiányában minden tonnát 25–35 Euró (6,75–9,45 ezer forint) szállítási költség terheli, amíg (vasúton) eljut valamelyik tengeri kikötőbe. Az exportálható gabona a mintegy 80 milliárd forint szállítási költség miatt tehát egyelőre raktárban is marad, amíg az ára tovább csökken a hazai „piacképes” kb. 28 ezer forint tonnánkénti árra.

Amikor a világsajtó az élelmiszerárak robbanásáról cikkeznek és a csikágói tőzsdén a kukorica tonnáját 100 ezer Ft körüli áron jegyzik, hazánkban a termelők az agrártárca beavatkozását sürgetik a gabonapiac összeomlásának megakadályozása érdekében. (Forrás: Pótsa Zsófia, a Magyar Gabonafeldolgozók, Takarmánygyártók és Kereskedők Szövetségének főtitkára).

Óhatatlanul felmerül a kérdés: Az ukrán gabonát nem terheli szállítási költség? Persze, hogy terheli, de sokkal kisebb, mert az ukrán (és orosz) gabona az állítólag környezeti katasztrófát okozó duzzasztóművekkel belépcsőzött és csatornák hálózatával összekötött Dnyeszteren, Dnyeperen, Donon és Volgán valamint azok mellékfolyóin – vízen jut le a fekete-tengeri kikötőkbe.

A folyami hajózás feltételeinek javítása a fenti, kizárólag a vízi út akadály-mentesítésére irányuló beavatkozásokon kívül, számos további infrastrukturális fejlesztést igényel, mint pl.

– a már a szocializmus idején is elhanyagolt kikötők kiépítését (a pozsonyi kikötőben több daru van, mint a magyar kikötőkben összesen!),

– a felszámolt magyar hajó- és darugyári kapacitás újra-teremtését,

– az elköttyavetyélt MAHART flotta pótlását (néhány új holland önjáró egység mintaként már bemutatkozott a magyar Dunán),

– a nemzeti folyami áruszállítás felélesztését,

– a konkurencia (DDSG, Bayerischer Lloyd) részére „privatizált” (átjártott) Duna Cargo Kft. pótlását,

– a szolgáltatások, javítás stb. biztosítását.

Ezek nélkül az ország kiemelkedően jó geopolitikai adottságaiból adódó ígéretes piaci és gazdasági lehetőségeket a magyar folyami hajózás nem, vagy csak alig lesz képes kihasználni.

*Szilvassy Zoltán
okleveles mérnök, tudományos főmunkatárs
VITUKI ny. műszaki-gazdasági tanácsadó*

A Homokhátság vízutánpótlásának biztosítása

egy hajózható Duna–Tisza csatorna Tass–Szolnok nyomvonalon, valamint a Homokhátság hossz-tengelyében egy új öntöző csatorna létesítésével.

A Duna–Tisza csatorna létesítésének gondolata nem új keletű. Öntözési és hajózási szempontok szerint még a 18. században felmerült, és 1949–1950-ben egy rövid életű kísérlet is történt a csatorna megvalósítására. Jelen javaslat lényegesen különbözik a korábbi elgondolásoktól, központi eszméje a Homokhátság vízutánpótlásának megoldása, de fontos szempont ezzel egyidejűleg a Duna és a Tisza vízi úton való összeköttetésének a megteremtése is.

A tervezetet, amit e cikkben ismertettek, egy mérnök kollektíva dolgozta ki, és azt a célt szolgálja, hogy a céllal való egyetértés és annak támogatása esetén tudományos és műszaki megalapozottságú **megvalósíthatósági tanulmány** készüljön. Egy ilyen tanulmány kidolgozása már nem lehet a kezdeményező csoport kizárólagos feladata, szükség van tudósok felelős állásfoglalására és számos műszaki előkészítő munka elvégzésére. A tanulmány kidolgozásának költségeit mintegy 100 millió forintra becsüljük.

A Duna–Tisza közti homokhátság az ország vízben legszegényebb vidékeinek egyike, és a klímaváltozási előrejelzések szerint a vidéket elsivatagosodás veszélye fenyegeti. A romló vízellátási viszonyok már jelenleg is tapasztalhatók, a kutakat egyre mélyebbre kell ásni, hogy vízhez lehessen jutni. **1 millió** állampolgár életéről, jövőjéről, életkörülményeinek fenntarthatóságáról van szó. **Ha nincs víz utánpótlás záros határidőn belül, a Homokhátságon megszűnnek az életfeltételek, és ezért nem lehet politikai csatározások kérdése a mű.**

Tervezetünk csatlakozik az Új Nemzeti Fejlesztési Tervben (UNFT) e területre meghatározott célokhoz, nevezetesen:

- a térség erőforrásainak védelme, és fenntartható hasznosítása;
- a termelékenység, a foglalkoztatottság növelése;
- az infrastruktúra javítása;

– a térség nagyobb részére jellemző tanyavilág szociális ellátottságának, biztonságának, képzettségi szintjének javítása.

A tervezet alaplétesítménye a 100 km hosszú hajózható Duna–Tisza Csatorna, amelyből déli irányban 120–130 km hosszan kivezet egy öntözőcsatorna. A hajózó csatorna javasolt dunai nyomvonalának kialakításában a következő szempontokat vettük figyelembe:

A soroksári Duna a tassi zsilipnél torkollik vissza a főfolyamba, itt ér véget a Csepel-sziget. Nyilvánvaló, hogy a DTCS dunai csatlakozását csak ettől a ponttól lefelé (délfelé) célszerű kialakítani. Pontosabban ez a torkolat kb. 10 km-re Dunaújváros felett, a tassi hajóállomás és zsilip környéke lehet, ahol már némi infrastruktúra most is jelen van.

A tiszai csatlakozó pontként a Szolnoktól délre eső térség jöhet számításba. Tószeg község magasságában torkollik a Gerje–Perje főcsatorna a Tiszába. Ez a pont a szolnoki déli ipari övezet közvetlen közelébe esik, a természeti környezet és a mederviszonyok is alkalmassá teszik ezt a folyószakaszt a DTCS tiszai torkolatának. Az így kiválasztott csatlakozási pontok két nagyváros – Dunaújváros és Szolnok – közvetlen vízi összeköttetését is megteremtik.

A terepviszonyok lehetőséget adnak arra, hogy a csatorna tetőpontjáról két öntözőcsatorna **Pest megye felé** is elindítható legyen, egy északnyugati és egy északkeleti irányba. E két alternatív ág megépítésének szükségességét a végleges megvalósíthatósági tanulmányban lehet/kell megvizsgálni.

Márciusban e-mailen megkeresést kaptunk a Kárpátok–Tisza Nemzetközi Fejlesztési Egyesület Elnökétől, *Egri Sándortól*. Kérdése volt: a vízellátás megoldásunkkal kiterjeszhető-e a **Délvidék magyar lakta területeire** is, tekintettel arra, hogy ugyanúgy vízhiányban szenvednek, mint a mi Homokhátságunk. Azt

választottuk, hogy technikailag megoldható. A témában felvettük a kapcsolatot *Tabajdi Csabával*, az Európai Parlament képviselőjével, aki az ügy támogatására adott ígéretet. Ez esetben a tervezetet át kell dolgozni, mert a forgalmazott vízmennyiséget közel 50%-kal meg kell emelni.

Az öntözőcsatorna keresztmetszetét úgy határoztuk meg, hogy az öntözésen, vízelosztáson túl kompszerű vízi járművekkel is járható legyen, 25–30 cm-es merülési mélység mellett egy fuvarban 100 tonna áru elszállítható. Kikötők létesítése nem szükséges, csak lejárókat kell – bárhol – kialakítani.

A csatornák kiépíthetők egy időben egy vagy kétirányú forgalomra alkalmas kivitelben, a tervezetben figyelembe vettünk egy keskenyebb és egy szélesebb megoldást, erről döntést csak a várható forgalmi adatok, és a költségek végleges ismeretében lehet hozni.

A csatorna vízigényét 40 m³/sec-mal, a szivattyúk vízszállítását 10 m³/sec-mal vettük figyelembe, a szükséges teljesítményű szivattyúk magyar gyártmányok.

A kiemelt víz szétosztása függ a földek minőségétől, a termelt mezőgazdasági termékek vízigényétől. Az elosztás a terület egészére kiterjedő monitoring rendszerrel vezérelt. A folyókból kivett víz mennyiségének megosztásában a Duna 2/3, Tisza 1/3 elvi arányt vettünk figyelembe, de a monitoring rendszer adatai, illetve a folyók vízszintjének függvényében egy program alapján számítógépes irányítással automatikusan változó.

A Homokhátság “gerince”, vízválasztója igen széles, helyenként több kilométeres sáv. A csatorna tervezett nyomvonalának legmagasabb szakasza Lajosmizse térségében az M5 autópálya keresztezése környékén van. Ebből következik, hogy az öntözőcsatornának is itt kell keresni a kezdőpontját, innen indulhat dél felé.

A hajózó csatorna nyomvona-

lán öt centrum kialakítását terveztük: a Dunai torkolatnál, Középpeszér, Táborfalva, Nagykörs térségében és a Tisza-torkolatnál. Minden centrumban, rak-tárházak, szabadidő és áruházi, szállodai, valamint irányító központ létesítését terveztük. A létesítményeket az irányító központ kivételével magánberuházásként képzeljük el, az infrastruktúra szolgáltatásként szerepel.

A nyomvonal teljes hosszában lehetőség nyílik egyéni kezdeményezéssel, **helyi összefogással** üdülő telepek, halastavak, autós pihenők, horgásztanyák stb. létesítésére. Amennyiben a projekt elfogadásra kerül, a nemzeti fejlesztési terv keretében a helyi vállalkozók, közösségek pályázatok benyújtásával támogatást kaphatnak saját beruházásuk megvalósítására.

A csatorna mentén a Homokhátság vonalában – mérésekkel igazolt helyeken – célszerű szél-erőműveket létesíteni, melyekkel gazdaságos villamos energiatermelés lehetséges. A szivattyúk elektromosenergia ellátását az igényhez igazodó szél-erőművekkel tervezzük megoldani, ami az országos hálózatot tehermentesíti. Ez a megoldás egyben lehetőséget ad arra is, hogy a 10 db szél-erőmű időszakos szabad kapacitását az országos hálózatba bekapcsoljuk. A csatorna mentén elhelyezendő jelző, érzékelő és irányító táblák akkumulátoros, napelemes táplálásúak. A napelemes energia-termelést a lehetőségek szerint maximálisan alkalmazni kell.

Az áramot szolgáltató területi egységek gazdaságos és biztonságos üzemeltetésére számítógépes energiafigyelő, irányító és vezérlő központok kerülnek kialakításra, amelyek összhangban vannak az országos hálózattal.

A rendszer működtetésére szükséges és alkalmas telemechanikai rendszer biztosítani tudja a közigazgatási rendszer támogatását, beleértve a tanyavilág, az emberek ügyintézésével kapcsolatos tevékenységének egyszerűsítését, kapcsolatát egymáshoz, a hivatalokhoz, a járáshoz, a megyéhez, az országhoz, a világhoz.

(Folytatás a 8. oldalon.)

A mezőgazdaság helyzete és kilátásai

A mezőgazdaság helyzetének értékelésekor célszerű visszatekinteni a XX. század történéseire, eseményeire, hatásaira, mert az egyes korszakokat mégis csak annak alapján lehet minősíteni, hogy miként javították, vagy rontották az emberek életkörülményeit, kilátásait, közérzetét.

A Horthy-rendszerben – az 1935. évi statisztikai összeírás adatai szerint – 1634 ezer parasztszaladót írtak össze. Ezek 85%-a szegény és kisparaszt volt (0–5,8 hektár földterülettel), 10–11%-a középparaszt volt (5,8–15 hektár közötti földterülettel) és 4–5%-a gazdagparaszt volt (15–115 hektár közötti földterülettel). Vagyis az 1634 ezer parasztszaladból 1185 ezer tartozott a szegény és kisparasztok, 170 ezer a középparasztok, és 70 ezer a gazdagparasztok kategóriájába. A lecsúszás veszélye viszont állandóan fenyegette a parasztszaladokat, mert a sok gyerek miatt állandóan aprózódott a föld és az ipari szolgáltató munkahelyek hiánya miatt a mezőgazdaságból nem lehetett kitörni. A parasztság zöme beragadt a saját nyomorúságába. Erre írta Szekfű Gyula – a korszak neves történésze – a *Három nemzedék* című művében, hogy “ha a statisztikai felvételek alapján készült adatokat olvassuk ... akkor az ember szájából kifordul a falat és a meleg szobában is megborzasd a hátán a hideg...”.

A második világháború utáni 1989-ig tartó időszakban (a szocializmus építésének idején) – a háború okozta mérhetetlen pusztulás ellenére, amikor is a mezőgazdaság termelése a felére csökkent, a szarvasmarhaállomány alig egyharmada, a sertésállomány fele maradt, az ország anyagi kára az 1938. évi nemzeti jövedelem ötszörösét tette ki, elpusztult 900 ezer honfitársunk, megsemmisült az összes Duna- és Tiszahíd – vagyis ezeket is figyelembe véve, a mezőgazdaság termelése 2,3 szorosára növekedett. Ezzel a fejlődéssel a magyar mezőgazdaság Európa utolsó harmadából az első harmadba (sok esetben az első vagy a második helyre) küzdötte fel magát. De talán még ennél is fontosabb, hogy a számokban mért anyagi fejlődés áttételeződött a falvakra, a parasztságra is. A magyar falvak ekkor szépültek meg és korszerűsödtek. A régi 2–4 családra jutó egy konyhás cselédlakásokból az emberek – most már zömmel az állami gazdaságok dolgozói – a községben épített összkomfortos lakásokba költöztek. A falvakban ez időszak alatt évente átlagosan 25–27 ezer lakás épült, szemben a II. világháború előtti 11 ezerrel, és a mostani éra 9–10 ezerével. A parasztság elérte azt, amiről korábban álmodni sem mert, hogy ingyenes egészségügyi ellátáshoz és nyugdíjhoz jutott. Ma 620 ezer mezőgazdasági nyugdíjasnak viszi minden hónapban a postás a nyugdíját. Ezek felbecsülhetetlen értékű, történelmi adósságot törlesztő lépések voltak a magyar parasztság érdekében. Megélnékültek a falvak, megpezsdukt a falusi élet. Nem volt falu, ahol ne működött volna közösségi kultúrház, sportkör, táncscsoport, énekkar stb.

Ezek az eredmények nem jöttek volna létre az állami gazdaságok és a termelőszövetkezetek hathatós segítsége nélkül. A két korszak közötti hatalmas változás és fejlődés nem ment volna végbe az akkor dolgozó és alkotó generációk tíz és százazreinek odaadó munkája nélkül. Ennek a generációnak a hitet, és erőt az a tudat adta, hogy a második világháború előtti gazdasági, társadalmi állapotokat meg kell változtatni, hogy a parasztság sorsán segíteni lehessen. Meg kellett törni, változtatni azt az utat, ami évszázadok óta jellemezte a parasztságot és a társadalom többségének a sorsát és kilátástalan jövőjét. Ez az 1945-ös földreformmal kezdődött, majd az állami gazdaságok és termelőszövetkezetek megszervezésével folytatódott. Közben ki kellett alakítani a korszerű nagyüzemi szervezetet, és korszerű technológiával ellátni. De

egyedülálló az a felismerés is, hogy az üzem nemcsak termelő egység, munkáltató, foglalkoztató szervezet, hanem társadalmi szervezet is. Gondoskodtak a legtöbb helyen az emberek kultúrált együttéléséről, művelődéséről, szórakoztatásáról, a vidéki élet szebbé, otthonosabbá tételéről.

A magyar mezőgazdasági modellhez tartozott a nagy és kisüzemek között kialakult integráció, szerves együttélés, a háztáji és kiegészítő gazdaságok segítésének, tevékenységük összehangolásának különböző formái. Csak emlékeztetőül érdemes megemlíteni, hogy a háztáji és kiegészítő gazdaságokban évente 2,7 milliárd munkórát használtak fel, ami 1,3 millió ember 8 órás munkájának felel meg, párosulva az azzal járó jövedelemmel és foglalkoztatással. Ma 472 ezer dolgozó éves munkájának megfelelő munkamennyiséggel jön létre az év folyamán megtermelt összes termék mennyiség. A mezőgazdasági nagyüzemek ezen kívül a mezőgazdasági termelés mellett ipari–kereskedelmi–szolgáltató, úgynevezett kiegészítő tevékenységgel is foglalkoztak, növelve ezzel is a vidéki munkahelyek számát. A mezőgazdasági nagyüzemekben dolgozó, 700–750 ezer foglalkoztatottból 300 ezer ember a kiegészítő tevékenységben dolgozott. Így váltak ezek a nagyüzemek környezetük gazdasági szervező központjaivá. Hiányukat ma semmi nem képes pótolni. De ehhez jól képzett szakemberek is kellek, amelyek nélkül a magyar mezőgazdaság eredményei, az agrárkutatás, oktatás, nem váltak volna nemzetközileg elismertté. Az ezt létrehozó, működtető, és benne dolgozó nemzedék méltán lehet büszke munkájára, alkotására.

Az 1990-el kezdődött rendszerváltás, illetve annak végrehajtói nem becsülték ezeket az eredményeket, nem látták, hogy ennek a sajátosan magyar modellnek a szétverésével helyrehozhatatlan károkat okoznak a parasztságnak és az

egész agrárgazdaságnak. A legnagyobb veszteség az embereket, a munkahelyeket érte. A rendszerváltással a mezőgazdasági munkahelyek száma 600 ezerrel csökkent, létrehozva és elviselhetetlen mértékben felduzzasztva a falusi munkanélküliséget. A korábbi 800 ezer mezőgazdasági foglalkoztatott helyett, ma 180 ezret tartanak nyilván. A nagyüzemek által művelt földterületeken mintegy 2 millió földtulajdonos osztózik, átlagosan 2,6 hektárral. A korábbi 130 állami gazdaság és 1245 mezőgazdasági termelőszövetkezet helyett, 7400 gazdasági társaságot és 620 ezer mezőgazdasági kistermelőt tartanak nyilván.

A gazdasági társaságok túlnyomó többsége bérelt földön gazdálkodik, ami megnehezíti, sőt lehetetlenné teszi az előrelátást, a tervezhetőséget, a hosszabb időszak alatt megtérülő (öntözőberendezés, állattartó telepek építése, ültetvénytelepítés, építés-beruházás stb.) fejlesztéseket. A nagyüzemek szétverésével megszűntek az integrációk is, a vidéki körzetek gazdasági szervező erő nélkül maradtak. Az új modell jellemzője az is, hogy a legutóbbi évekig a mezőgazdaság jövedelmezősége nagyon alacsony vagy veszteséges volt. Tetézi a bajt, hogy a politikai szüklátás következtében elvesztettük a korábbi biztosnak számító exportpiacainkat, ahová rögtön beléptek a nyugati tőkés konkurenseink.

Mindezek következtében a mezőgazdaság termelése 1993-ra 63%-ra esett vissza, de mai termelési értéke is csak 67–70%-a a rendszerváltás előttiének. A hiányzó 30–33%-ot az import pótolja, amelynek az a veszélye, hogy visszafogja a mezőgazdaság fejlődését, nehezíti az új munkahelyek megteremtését, sorvasztóan hat a mezőgazdasági termelés kultúrájára, a falvak állapotára. A hazai élelmiszer-fogyasztásnak ma már közel 30%-a importból származik.

(Folytatás a 8. oldalon.)

A mezőgazdaság helyzete és kilátásai

(Folytatás a 7. oldalról.)

Növeli a problémát a mezőgazdaság termelési szerkezetének eltorzulása. A korábbi növény-állat ágazat közötti 50–50% körüli arány felborult és ma már az állattenyésztés aránya 34%-ra csökkent, vagyis a mezőgazdaság erőteljesen extenzív irányba tolódott el.

Ezek az adatok azt jelzik, hogy a magyar mezőgazdaság súlyos terheket cipel, és nagy erőfeszítéseket kell még megtenni, hogy régi tekintélyét, és súlyát visszaszerezze. Mindekelőtt legalább termelését kellene korábbi színvonalára növelni és helyreállítani a növénytermelés és állattenyésztés közötti aránytalanságot. Ezzel nagymértékben lehetne segíteni a másik nagy problémáján is, a vidéki munkahelyek bővítésén. További feladat a hazai piacok védelme, és az exportpiacok bővítése. Ehhez a diplomáciai kapcsolatokat is igénybe kell venni. Be kell látni, hogy az exportpiacok fogadóképességét nagymértékben befolyásolja a politikai kapcsolat jellege és minősége. Régi szabály, hogy a külpolitika sikerességét a gazdasági kapcsolatok intenzitása minősíti a legjobban.

A fontosabb problémák között kell megemlíteni a hazai élelmiszeripar válságos helyzetét, amely a rendszerváltás óta foglalkoztatottainak több mint felét elvesztette, termelése évről-évre csökken. A mezőgazdasági termékeket feldolgozó iparágak (az úgynevezett elsődleges feldolgozók) termelése alig több mint a fele a rendszerváltás idején meglévő szintnek. Márpedig az élelmiszeripar helyzete visszaüt a mezőgazdaságra is, mert nélküle egyre inkább nyersanyagtermelővé válnunk, és a hazai jó minőségű, biztonságot jelentő élelmiszerellátásunk is veszélybe kerül.

Magyarország érdekét az

EU-val szemben is tudni kell megvédeni. Az EU agrárpolitikája ugyanis még mindig a mezőgazdasági termelés stagnálására, vagy csökkentésére épül. A magyar agrárpolitika célja viszont a mezőgazdasági potenciál kihasználása, vagyis a mezőgazdasági termelés növelése. Ehhez okos, és bölcs agrárpolitikára, annak hazai, és EU általi elfogadtatására van szükség, amihez külső szövetségesek támogatását is igénybe kell venni.

A magyar mezőgazdaság és az élelmiszertermelés a rendszerváltással sokat veszített, de most már néhány kedvező jelenség is megfigyelhető. A mezőgazdasági termelés 2005-ig nagyon alacsony jövedelmezőségű vagy veszteséges ágazat volt. Árbevételarányos nyeresége alig érte el, vagy haladta meg a 2%-ot. 2006-ban és 2007-ben viszont ez a mutató meghaladta az 5%-ot, felülmúlta a nemzetgazdasági átlagot is. Az általános képet rontja, hogy ez a növénytermelésnek tudható be, az állattenyésztés pedig mindig veszteséges. Nagyrészt emiatt csökken továbbra is az ország állatállománya. A jövedelmezőség javulásában (és torzulásában) nagy szerepe van az EU támogatás növelésének, és a piaci termelői árak alakulásának, amit a fogyasztók az élelmiszerárak drágulásán vehetnek észre.

A földtulajdon szétaprózódása és a gazdaságok számának megnövekedése ellenére a mezőgazdasági terület háromnegyedén versenyképes termelés folytatható. A mezőgazdasági terület 75%-át ugyanis az 50 hektárnál nagyobb területen gazdálkodók használják. Igaz, ezek a gazdaságoknak alig 2%-át teszik ki, ami mintegy 12 ezer gazdaságot (ezen belül 3300 gazdasági társaságot és 8800 egyéni gazdálkodót) jelent.

A jelenlegi pénzügyi világválság a mezőgazdaságot várhatóan kevésbé veszélyezteteti, mint a többi ágazatot. Jelenlegi termelési szintjét nemcsak tartani, de növelni is tudja. De a hitelválságban kialakult bizalmatlanság és a magas kamatok ezt is megzavarhatják, ami a beruházás visszaesésében és a támogatások elvesztésében mutatkozhat meg.

A mezőgazdaság jövőbeni fejlődését illetően a növény és állattenyésztési struktúra javítása mellett új lehetőséget adhat az energianövények termelésének növelése és hasznosítása. Ezzel a mezőgazdaság számára értéktelen, vagy kevésbé értékes területeket lehetne hasznosítani és háztartások, intézmények, települések energiaellátását új alapokra helyezni, ami nemcsak olcsóbb lenne a jelenleginél, de munkahelybővülést is eredményezne.

Végül a mezőgazdaság fejlődésének felgyorsításához, problémáinak megoldásához meg kell még említeni

- egy olyan stratégiai koncepció elkészítését és megvalósítását (célok, feltételek, határidők megjelölésével), amelyik a gondok mellett a kivezető utat is megjelöli,

- egy földtörvény megalkotását, amely a tulajdonosok és a bérlők közti viszonyt úgy rendezzi, hogy a bérlőt hosszútávon is stabil, tervezhető helyzetbe hozza, továbbá a teljesen magyar tulajdonban lévő gazdasági társaságoknak is lehetővé tenné a földvásárlást. Ennél a témánál arra is gondolni kell, hogy a föld különleges tulajdon, amely nemcsak termelőeszköz, de egyben szülőföldet, hazát is jelent, amelyhez különleges érzelmek és történelmi tanulságok kapcsolódnak.

- a felkészülést a várható klímaváltozásra, amelynek szélsőséges bővítésével, víztározók,

csatornák építésével lehet mérsékelni,

– mindezek mellett kiemelt figyelmet kell fordítani a vidéki munkahelyek bővítésére.

Takács József
agrárközgazdász

A Homokhátság...

(Folytatás a 6. oldalról.)

Mint ismeretes, a Mercedes autókat gyártó cég Kecskemét mellett évi 300000 személygépkocsi összeszerelésére alkalmas üzem létesítését tervezi. A sajtó híradása szerint a feldolgozásra kerülő anyagok be és a kész gépkocsik kiszállítása a Csepel-szigeti kikötőben történne. Amennyiben a projekt megvalósul, úgy a szállítás 100 km-es távolsága 15 km-re csökkenne. Kedvező esetben az öntözőcsatorna felhasználásával 100 tonnás komppal ez a távolság 0 km-re csökkenthető. Ötletünket megküldtük a német beruházónak, válaszuk a téma iránti érdeklődést fejezett ki.

Amennyiben a tervezet megfelelő személyi és anyagi támogatásban részesül, a megvalósíthatósági tanulmányt el lehet készíteni jövő év augusztusára, a kiviteli és engedélyeztetési tervek 2012-re elkészülhetnek, és a kivitelezés még abban az évben megkezdhető lenne. A megvalósítás időigényét négytől tíz évre becsüljük. Az összes költség nagyságrendileg 330 milliárd forintra tehető. A rendszer üzemeltetése 1500–2000 munkahelyet teremtene, a közvetett hatás ennél természetesen lényegesen több.

A megvalósíthatósági tanulmány tudós csoportjának vezetésére Dr. Nemcsók János professzort kértük fel, aki a felkérést előzetesen elfogadta.

Csizmazia Pál
a projekt vezetője